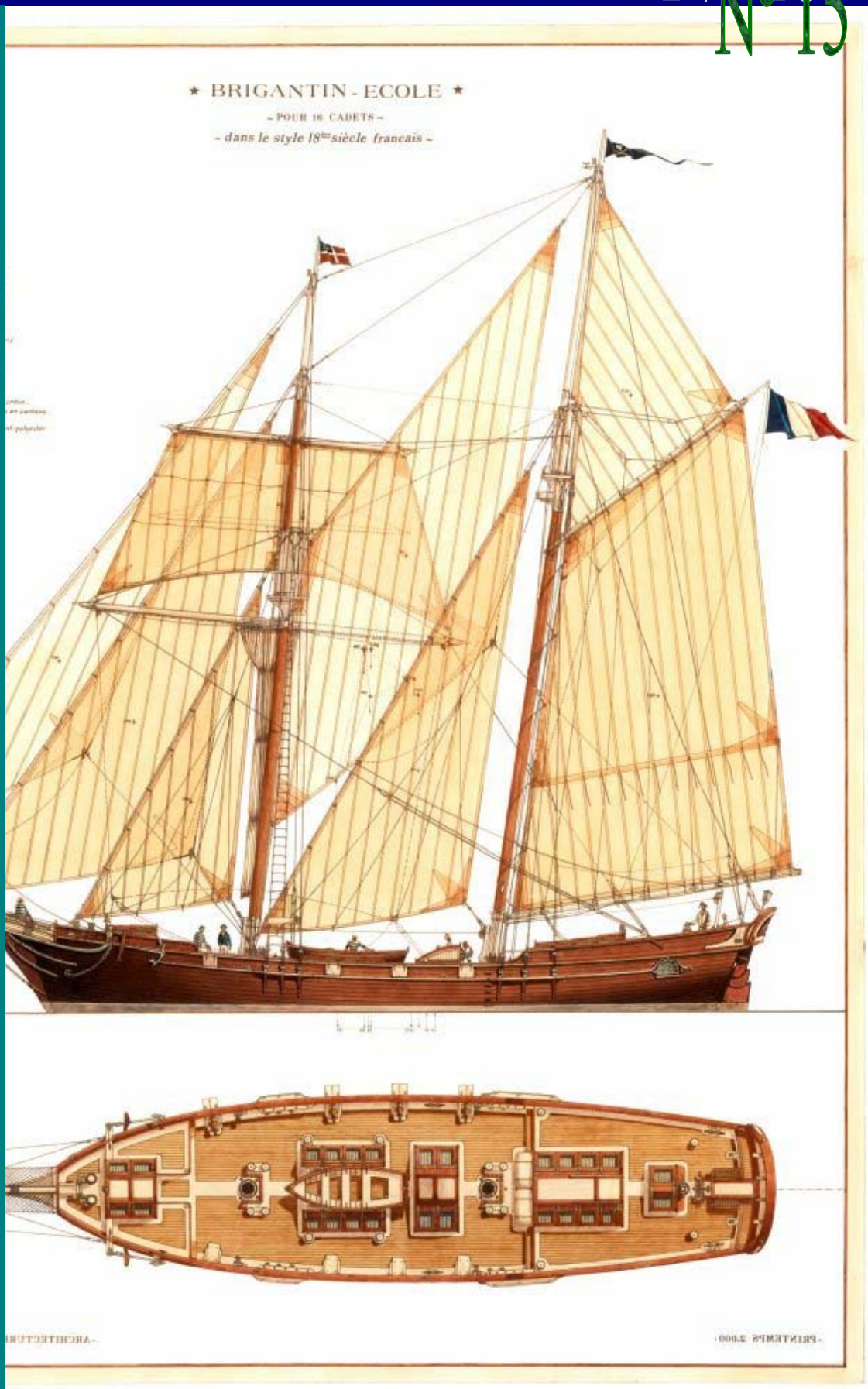
EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 15

Nº 15

Septiembre de 2.006



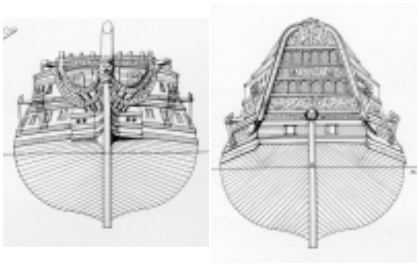
Revista gratuita de Modelismo Naval no profesional

Tirada:
Mayor de 2.000 suscriptores

ISSN 1699-4310

Revista de Modelismo Naval **Nº 15**

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden de aparición)

Pedro Mangado
Alfredo
Javier Mugarza Calvo
Borja Cabellos

Dirección y maquetación:
Borja Cabellos
astillero@ya.com
http://www.aranako.com
http://www.cuadernamaestra.com/

Índice:

Editorial 2

Jabeque Cazador 3

Navio San Nuño de 80 cañones: el modelo de un modelo (2ª parte) 7

Practicum para la construcción de la fragata USF Confederacy (1778) .. 11

50th Anniversary Tall Ships' Races 22

La Cavada: un museo, una ilusión, una historia. 30

EDITORIAL

¡Aquí estamos de nuevo!

Aunque cierto es que con un poco de retraso, volvéis a tenernos en vuestras "manos virtuales".

Imagino que como me ocurre a mi, tras el parón veraniego en que mi taller estuvo bastante abandonado, hemos vuelto a retomar la actividad y nuestros talleres vuelven a estar a tope de trabajo, unos con nuevos proyectos y otros como es mi caso, tratando de encauzar los existentes.

Para los que quieren algo nuevo tenemos una, no primicia, por que todos sabéis ya de su existencia, pero si información acerca de uno de los tipos de barcos más deseados por los modelistas con los que hablo y con una de las historias mas exitosas de nuestra historia de la navegación , aunque en realidad se habla poco de ello.

Hablo de los Jabeques. Quizá un modelo poco explorado en nuestras fronteras, y que sin embargo forma parte importante de nuestra historia volcada en el Mediterráneo y que por desgracia, como tantos otros aspectos y en tantos otros mares, parecemos empeñados en olvidar.

Para acabar quiero recordar y recordaros que ya está en el mercado la Monografía del San Carlos (Los Navíos de 74 cañones del Siglo XVIII) escrita por Isidre Oliveras Parera (a quien no tengo el placer de conocer) y editada por Antonio Alcaraz y su equipo en un alarde de bien hacer y agallas.

Desde mi punto de vista una obra fundamental en nuestras bibliotecas y una fuente de información inagotable y generosa. Seguro que muchos lo convertimos, antes o después, en nuestro proyecto constructivo.

Ahora ya nadie puede decir que no existen monografías sobre navíos españoles. Ojala solo sea el comienzo.

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.
La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores. Tampoco se responsabiliza de las opiniones emitidas.

JABEQUE CAZADOR

Borja Cabellos

Recientemente Occre ha puesto en el mercado probablemente uno de los modelos más esperados y deseados por muchos modelistas: un Jabeque, que han llamado Cazador.

En las siguientes líneas trataré de contaros sucintamente, lo que he podido ver en la documentación que Occre me ha enviado.

Digo sucintamente por que tampoco ha sido mucha, ya que lo que me han hecho llegar han sido algunas fotografías del modelo acabado, las mismas que seguramente ya habéis visto en alguna página web de las que todos conocemos, y algunas más de un proceso de construcción.

Es una pena, por que cuando intercambié unos correos electrónicos con la gente de Occre, solicité me enviaran alguna información adicional, como sus fuentes de documentación, proceso de diseño, etc. Pero

lo que tengo es lo que hay, y con ello habremos de apañarnos. Podían haberse estirado poniendo un Jabeque en el paquete para su estudio en profundidad y para que pudiera contaros lo que realmente hay de primera mano, pero en fin... a lo mejor para el próximo.

Bueno, bromas aparte lo cierto es que no le he puesto la vista encima a la caja de montaje, por lo que todo lo que os diga aquí habréis de tomarlo teniendo este punto en cuenta, puesto que no siempre es lo mismo lo que se ve en una fotografías y la, en ocasiones, cruda realidad.

Que es una belleza de modelo es algo que queda fuera de toda duda, y esto, desde mi punto de vista, es ya un acierto cuando se elige un modelo para reproducir. Luego ya entran en juego las manos de cada uno, y ahí ya estamos en una nebulosa, en que el resultado final variará, pero lo cierto es que da la sensación que con solo ceñirnos a lo que dice el fabricante el resultado es bueno.

El casco en si es la típica estructura de mamparos y falsa quilla; por las líneas propias de este tipo de navío, no debería revestir excesiva dificultad, ya que no presenta formas violentas.

Los costados en su parte superior, vienen troquelados en contrachapado, incluyendo las troneras de los cañones, por lo que aparte de forrar tanto su interior como el exterior, tampoco debería plantear problemas a nadie.

No me gusta, pero es muy frecuente, el que sigan usando ramín casi blanco para las cubiertas. Si alguna vez hago este modelo es algo que cambiaré sin dudarlo, y

más ahora que tengo aún fresco el recuerdo de una cubierta "de verdad". Por lo demás los colores del casco si se quiere dejar barnizado, son los típicos (sapeli y ramin) pero no por ello dejan de ser agradables.

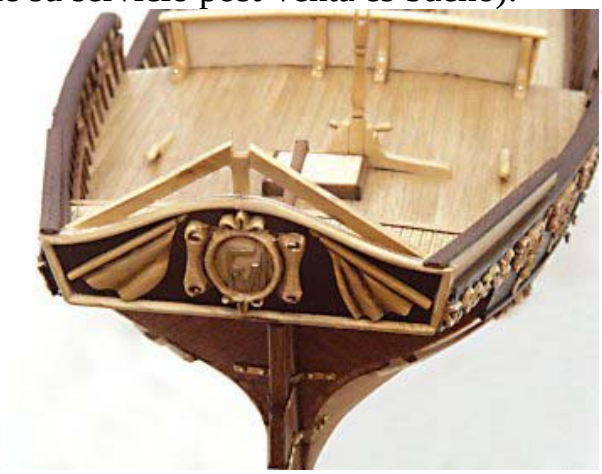
Las fotografías dan una idea de la decoración que incluye el barco, pero no puedo hacer comentarios acerca de si aquellas son realistas, ni del nivel de acabado de los adornos. En principio parecen correctos, pero… habrá que verlo.

Insisto que no da sensación de ser excesivamente complicada la realización del casco.

En cuanto a la jarcia, se observa una prolija labor que por lo poco que he visto en algunos planos de jabeques, debe ser bastante correcta. No me han dicho en que planos se han basado para la producción del modelo, por lo que no queda sino especular. Desde luego las imágenes dan una idea de una jarcia, no muy compleja pero si tremendamente vistosa. Si además están incluidas las velas, cosa que solo supongo, pienso que una vez terminado será un modelo bastante espectacular.

Adicionalmente, me hicieron llegar dos informaciones que no por comerciales deban dejar de mencionarse:

Occre tiene un teléfono de atención al cliente para consultas y un servicio de reposición de piezas (lo que he oído y leído es que su servicio post-venta es bueno).



Si se solicita (imagino que habrá alguna condición para demostrar que se posee) se puede obtener una placa personalizada par colocar junto al modelo en el que además del nombre del barco (Cazador), aparecerá el nombre del modelista.

Insisto y termino, parece un buen modelo. Supongo que con un grado de dificultad medio, que posiblemente lo haga un serio competidor para quien quiera hacer el típico San Francisco de AL. Pero como siempre, me permito recordar que una caja de montaje puede ser mucho más que un puzzle: pude convertirse en la plataforma para hacer un modelo más realista, más detallado, y más elaborado por el sencillo (pero no fácil) método de “la Investigación”.

NAVIO SAN NUÑO DE 80 CAÑONES: EL MODELO DE UN MODELO (2ª parte)

Pedro Mangado

Este es el momento en el que se debe empezar a pintar la obra viva. Yo cometí el error de hacer primero los cantos de los mamparos, pero se debe empezar por pintar de negro el interior de estos. Esto dará profundidad a la estructura y, sobre todo, evita que se vea el blanco del estireno. Es importante que no quede ninguna zona del interior sin pintar bien de negro aunque tengamos que dar tres o cuatro capas, pues cualquier zona blanca (o gris por falta de capas) destacará muchísimo.

© www.ElAstillero

A continuación pasamos a pintar la parte externa de la obra viva. En este punto también di algo de color a la obra muerta, más que para otra cosa, para hacerme idea del resultado final. Vamos a imitar madera que, por lo menos para mí, es de las cosas más difíciles de pintar. Y además sobre una superficie en la que no podemos permitirnos el lujo de que el pincel gotee, ya que la pintura caería entre dos cuadernas

Para este trabajo lo que usé, en contra de mi costumbre, fue pintura acrílica. Concretamente de la marca Vallejo. Por varios motivos. En primer lugar me importaba que el tiempo de secado fuese lo mas corto posible y el manejo de pintura se simplifica mucho de esta manera. La opacidad de los acrílicos también jugó a su favor y por ultimo, no me interesaba en absoluto una transición sutil de colores si no unas zonas que por lo pequeñas que son deben quedar muy bien delimitadas cromáticamente.

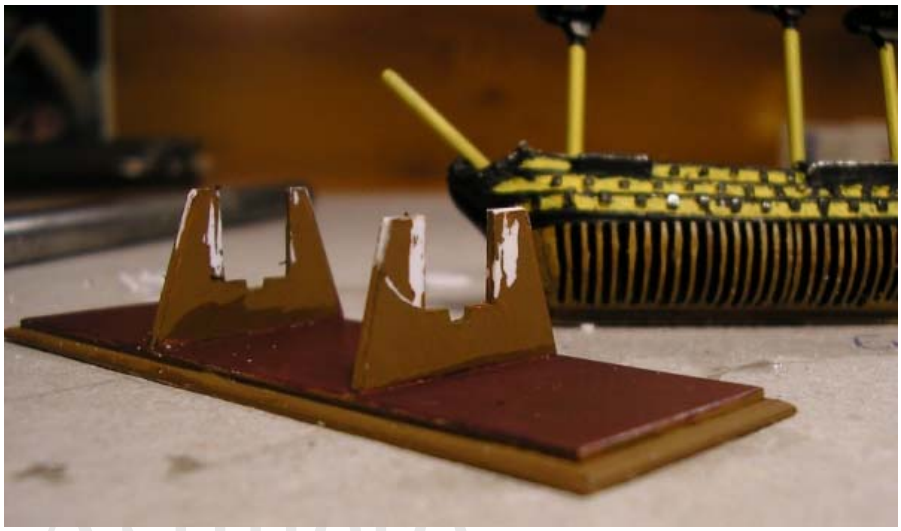
Yo utilicé distintos tonos de marrón. Dando una base de marrón más oscuro y

aclarando mediante pinceles secos sucesivamente más claros y sucesivamente más secos. Hecho esto y con la pintura completamente seca, hice un par de lavados con el marrón más oscuro que tenía. Posteriormente un lavado mucho más escaso con negro bastante diluido.

Realmente, como en muchas ocasiones, es bastante mas difícil de explicar que de hacer. El efecto final debe ser una superficie de marrones de distintos tonos de manera mas o menos discontinua, que con los calores mas claros en las zonas de máxima incidencia de luz y los mas oscuros en los recovecos.

En las cuadernas de reviro de proa se debe insistir mas con el lavado negro para dar el aspecto de que son cuadernas de reviro y no un pegote de plástico. En un momento dado, incluso podemos repasar las juntas con una cuchilla muy afilada para profundizar las juntas y que la pintura oscura que da el contraste, penetre mejor.

La peana es una buena paleta para hacer mezclas de color ya que al ser del mismo material, y por tanto del mismo color que las cuadernas, se puede probar muy bien el efecto final sobre el blanco del estireno. Una vez que hayamos terminado las pruebas solamente tendremos que pintar encima con el tono que hayamos decidido para la peana.



Un detalle para esta pieza quede menos sosa es añadir unos adornos en los soportes del barco. Yo hice unos pececillos que es un motivo frecuente en las peanas. Su realización es relativamente sencilla con resina de epoxi modelada con una aguja. Para terminar se doran con pigmentos dorados al alcohol y se hace un lavado con pintura de cobre que al ser mas oscura que la dorada da mas profundidad y evita que parezca un pegote excesivamente dorado.

Para pintar el casco yo he optado por empezar por la parte exterior para poder sostener el barco con los dedos entre la cubierta y la quilla (una vez dada una capita de barniz protector cuando la pintura de la obra viva esté bien seca y aprovechando que el agarre del acrílico es muchísimo mejor

El Astillero
© www.Aranako.com

sobre el estireno que sobre el metal). Para pintar la cubierta basta con hacerlo con el

barco ya colocado sobre la peana.

Los colores empleados para la parte externa del casco son los habituales:

amarillo tirando a albero conseguido con amarillo limón y marrón claro y por otra parte el clásico negro muy negro.

Las portas decidí pintarlas en negro como si estuviesen cerradas

El mascaron se hace en un minuto con un pincel seco de pintura dorada. Las mesas de guarnición también están pintadas en negro y quedan de apariencia triangular. Todavía no descarto arbolarlo algún día y se necesita sitio para la fijar la obencadura.

La popa también lleva un trabajo de pincel seco dorado mas laborioso que en la proa y una línea azul en la zona de las gambotas.

La parte interior de las bordas y las cureñas de los cañones en rojo. Por supuesto los trazos de pintura que caen fuera de su sitio (que caen) se rectifican con el color base. Una de las características de la pintura acrílica, en este caso una ventaja, es que con una dilución baja es muy cubriente y poco transparente por lo que este tipo de correcciones son fáciles de hacer. Las cañas de los cañones se hacen con pequeño toque de "azul metálico".

Una vez acabados los detalles se da una aguada de pintura marrón oscura rojiza bastante diluida para hacer algo de volumen. Se pintan los elementos de la cubierta con distintos tonos de marrón y se da otro, u otros, lavados con marrón cada vez más oscuro hasta que el efecto conseguido sea de volumen y profundidad, pero no de perfilado.

El Astillero
© www.

Lo último para pintar es la cubierta y sus elementos. Empecé por hacer líneas con un bisturí en la cubierta imitando la tablazón de la cubierta. La idea y la realización es la misma que para las cuadernas de reviro de proa. El siguiente paso es dar una manita de pintura base. Para ello utilicé un marrón amarillento bastante claro que pudiese luego jugar con él con soltura. Lo siguiente, en contra de lo recomendado en los manuales y publicaciones de modelismo, fueron los detalles.

Se pone una moneda de un Euro al lado para hacerse idea del tamaño, se hace una foto…y se envía todo a la redacción de "El Astillero".

PRACTICUM PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA FRAGATA USF CONFEDERACY (1778)

Alfredo

Examinamos la guía paso a paso de W. J. Romero para la construcción de una de las fragatas emblemáticas de los Estados Unidos

La construcción de modelos siguiendo las instrucciones de manuales paso a paso es una de las herramientas más útiles para el modelista. Es habitual que estas guías se encuentren profusamente ilustradas, incluyendo fotografías, dibujos o esquemas sobre detalles o partes del proceso constructivo más interesantes o que revisten una dificultad especial. Así, en muchas ocasiones la guía hace de tutor para el modelista en cada paso de la construcción del modelo. Los textos suelen tener un carácter marcadamente práctico, estando cuajados de trucos, técnicas e ilustraciones que de forma instructiva facilitan la difícil tarea.

Actualmente es posible encontrar guías de construcción paso a paso en publicaciones de índole diversa. Enciclopedias, coleccionables y revistas son los ejemplos más clásicos, si bien podemos encontrar una nutrida colección de páginas personales en Internet con procesos constructivos de todo tipo. La proliferación en los últimos años de estos sitios WEB nos indica sin duda que vivimos un auge en este terreno.

Quizá sea éste el motivo por el que las instrucciones de las cajas de montaje (kit) se aproximen cada vez más a este concepto, lejos de los escuetos y, en muchas ocasiones, jeroglíficos textos que acompañaban a los kits en otros tiempos.

De cualquier modo, existen algunas publicaciones comerciales con este formato de manuales o guías paso a paso conocidas en el ramo con el sobrenombre de “practicum de modelismo naval” o simplemente, “practicum”.

La voz practicum, según la definición establecida en Ship Modeling FAQ, se identifica con “un curso que guía paso a paso al lector en la construcción de un modelo concreto”. En la actualidad es posible encontrar practicums enfocados a la construcción total o completa de un modelo, con todas sus piezas (scratch building), o bien, dirigidos a la construcción de un modelo de caja de montaje procedente de uno de los fabricantes del sector

La tabla adjunta contiene una relación de algunos de los practicums más conocidos obtenida de Ship Modeling FAQ **[1]**.

Practicum de Romero

El reverendo William J. Romero **[3]** es un experimentado modelista norteamericano, fundador de la asociación de modelismo South Florida Model Shipwright Society, y autor de varios practicums, entre ellos los correspondientes a la fragata USF Confederacy (1781), el

El Astillero
© www.Aranako.com

navío HMS Warrior (1781) y el Balandro Real Fubbs (1724).

En las próximas líneas analizaremos el material ofrecido por el practicum del Confederacy de este autor.

En su página WEB ofrece una breve descripción del mismo (véase la Figura 1). Para Romero, el practicum es un conjunto sistemático y ordenado de instrucciones que permite la construcción completa del modelo. En el proceso el modelista adquirirá la formación necesaria, en las distintas disciplinas para llevar a cabo la construcción progresiva del modelo.

Figura 1. Imágenes del modelo de la fragata Confederacy obtenidas de la página WEB de Romero [3].

En líneas generales el modelo del practicum se presenta de acuerdo con los planos desarrollados por Harold Hahn, así como su método de construcción (véase el cuadro adjunto). El modelo se encuentra a escala 1:64 (3/16”=1’ 0”) lo que supone una eslora de 84 cm.

Un conjunto de 8 planos en formato A1 (véase la Figura 2) contienen toda la información para la realización del modelo. Junto a las tres vistas del buque, espejo de popa, jardines y mascarón, se acompaña otro plano que detalla la ubicación de las cuadernas dobles en la enramada. Un plano encierra los detalles de las cubiertas y otros 4 planos más, descubren las formas para la elaboración de las cuadernas. El último plano contiene una plantilla para la base de la cuna y un despiece de la quilla.

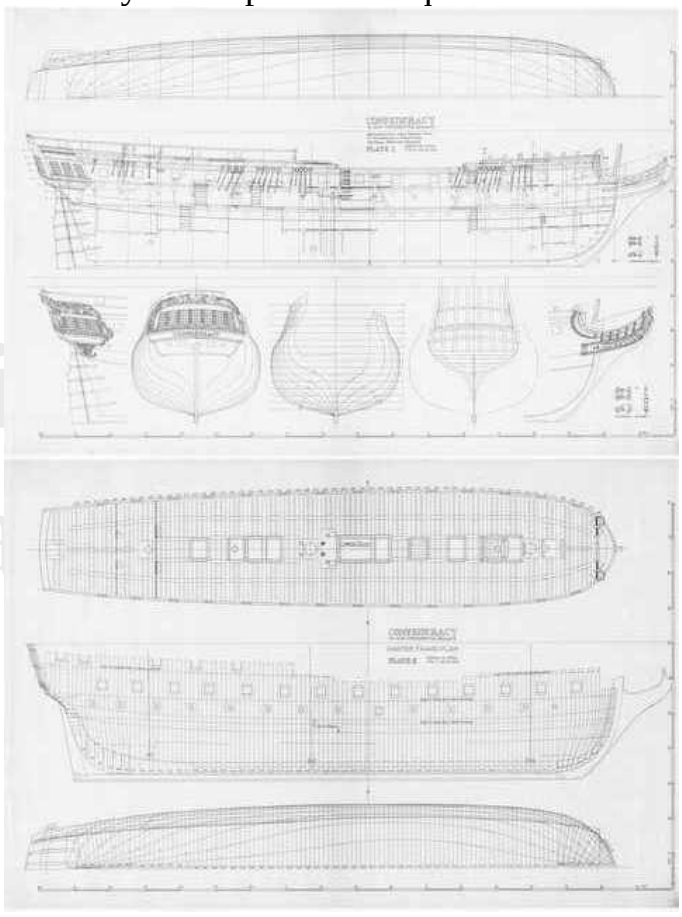


Figura 2. Muestra del conjunto de 8 planos de Hahn para la fragata Confederacy. Arriba a la izquierda conjunto de vistas con las líneas que detallan el diseño externo del buque. A la derecha, plano de la ubicación de las cuadernas. Abajo, plano con las plantillas para la fabricación de las cuadernas.

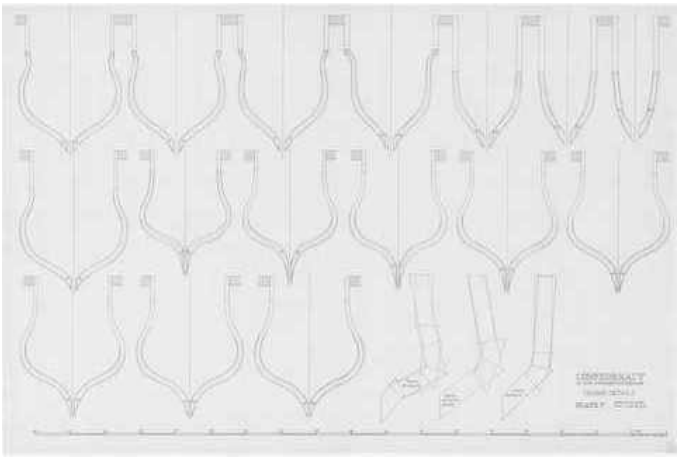


Figura 3. Muestra del conjunto de 8 planos de Hahn para la fragata Confederacy. Arriba a la izquierda conjunto de vistas con las líneas que detallan el diseño externo del buque. A la derecha, plano de la ubicación de las cuadernas. Abajo, plano con las plantillas para la fabricación de las cuadernas

El practicum está orientado a la construcción de un modelo de tipo Almirantazgo. El enfoque general se centra en la construcción del buque sin otro cometido, evitando entrar en disquisiciones teóricas sobre la arquitectura del mismo. En este aspecto el modelista que quiera profundizar deberá consultar otras fuentes de documentación. A este propósito puede servir como introducción el capítulo que Hahn dedica a la Confederacy en su libro Ships of the American Revolution and their Models. Otras fuentes que contienen valiosa información sobre los buques de la época son el Goodwin **[15]** y el Lee **[16]**.

Para adquirir la obra tendremos que dirigirnos a la dirección disponible en su página WEB **[3]**. Será necesario adquirir por separado el conjunto de planos. Éstos sólo pueden conseguirse contactando directamente con su autor.

Primeras impresiones

Al recibir la obra lo primero que nos encontramos es un elegante archivador de tela de color rojo de grandes proporciones con un cierre de cremallera (véase la Figura 4). En su interior se encuentra un gran volumen de hojas (cerca de 800), de tamaño ligeramente inferior a un A4, grapadas en grupos y apiladas alternadamente. Descubrimos también que le acompañan cuatro pequeños documentos encuadernados en canutillo.

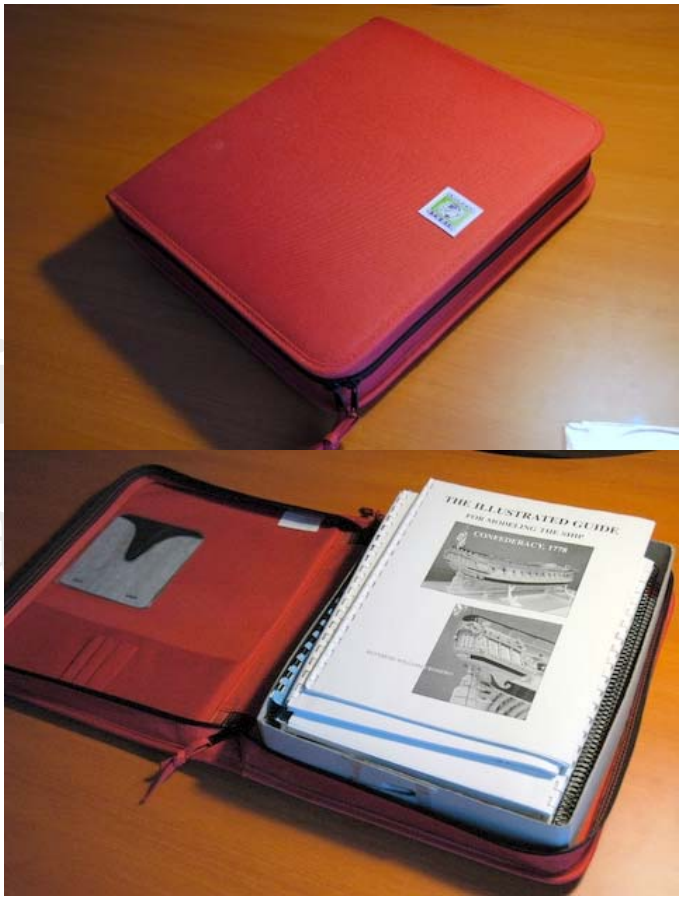


Figura 4. Aspecto del archivador suministrado con el practicum: una práctica y elegante carpeta de tela con cremallera contiene el conjunto de la obra.

La primera sensación es de sorpresa, quizá la presentación es algo tosca, especialmente considerando el precio del

© www.Ara

producto. Un examen posterior revela que los grupos de hojas deben encontrarse en un orden cuidadoso, si bien no hay forma de identificarlo, puesto que las hojas no están numeradas. Al principio me inclino a pensar que existe una razón de peso para que esto no se haya hecho.

Figura 5. Contenido del practicum: el bloque principal (a la derecha) ha sido encuadernado en cuatro grupos para permitir un manejo más cómodo. A la izquierda se muestran los cuatro apéndices que acompañan a la obra.

Posteriormente decidiré poner algo de orden resolviendo encuadernar el paquetón de hojas en espiral distribuyéndolas en un formato más manejable en cuatro volúmenes (véase la Figura 5).

El bloque principal de la obra lo forma el paquete de hojas al que se añaden, a modo de apéndices, los cuatro documentos mencionados. Éstos incluyen algunas actualizaciones que han sido adjuntadas con posterioridad.

Una carta de su autor nos da la bienvenida y nos informa de que nuestro nombre ha sido incorporado al registro de modelistas. Esto nos facilitará la posibilidad de recibir asistencia, por escrito o por vía telefónica, durante el proceso de construcción para cuantas dudas y preguntas puedan surgir.

Se apunta asimismo que no se incluyen fotografías del proceso constructivo, si bien se encuentran disponibles para su adquisición a precio de costo (impresión y transporte). También se indica que será necesario adquirir por separado los planos elaborados por Hahn (véanse los cuadros)

Una advertencia, así se presenta en el texto, nos deja algo estupefactos, planteando sin otra posibilidad que el curso debe seguirse a pies juntillas:

"Permítame hacerle una advertencia: si se desvía -de las instrucciones- tendrá que compensarlo en una fase posterior, a veces con consecuencias irreparables. Este practicum sigue rigurosamente el orden de construcción que practicarían los constructores navales. Bajo ninguna circunstancia debería intentarse cambiar el orden, ya sea tomando atajos o saltando pasos. Dele una oportunidad."

En la medida en que esta afición es una tarea en la que el modelista invierte gran cantidad de horas una advertencia de este calibre resulta cuanto menos sorprendente. La experiencia del modelista puede sugerir en ocasiones el uso de métodos o técnicas alternativas a las descritas en el texto. Nos decidimos por tanto a pensar que el practicum ha de entenderse como una guía, y no como una sucesión de pasos inflexibles.

Por otra parte, debe valorarse el interés de respetar el orden de construcción de la época, como describe por ejemplo Sutherland en su obra **[4]**. La construcción de un modelo puede requerir alterar éste orden, simplemente por comodidad, sin que esto suponga una merma de calidad o de rigor histórico.

Esta reflexión fue asimismo observada por Hunt en su revisión del practicum de Romero publicada en el portal Dolphin Street Shipyard **[4]**. De cualquier modo, la experiencia del modelista será la que determine en cada momento el modo de proceder.

La obra está organizada en 34 capítulos que abordan progresivamente la construcción del navío. Según las recomendaciones de Romero puede invertirse un mes para cada capítulo. Esto supone un total de casi 3 años para completar el modelo; naturalmente, esto dependerá del tiempo dedicado y de la habilidad del modelista, si bien esta consideración nos da una idea de la magnitud del trabajo que habrá que realizar.

En cuanto a la edición, el grueso del practicum parece estar realizado con medios modestos (véase la Figura 7); no es descabellado pensar que en sus comienzos fuera realizado con una máquina de escribir -el autor así lo menciona en algún momento- si bien también pueden encontrarse secciones escritas posteriormente, algunas recientes, con una edición muy cuidada.

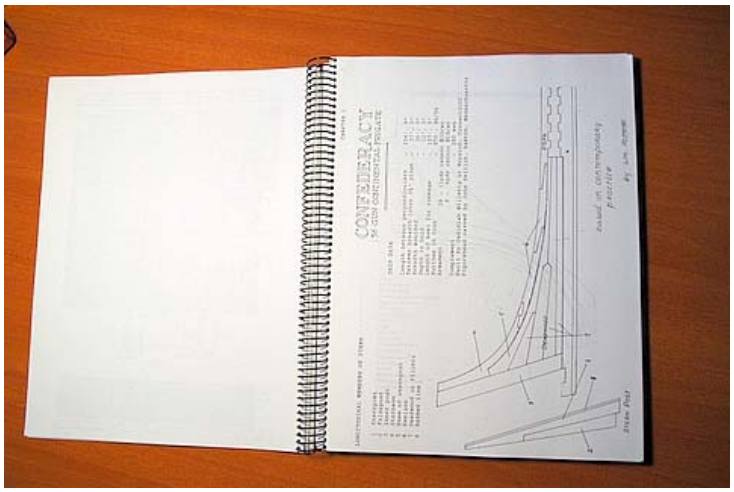


Figura 6. El practicum está repleto de figuras y diagramas. La figura m uestra un despiece de la quilla en popa.

El tipo de letra (podría ser courier de 11 puntos) es apropiado y permite una lectura clara y cómoda. Cada capítulo incluye una sucesión de secciones con pasos numerados que sirven las instrucciones precisas en cada momento. Diagramas explosionados, dibujos 2D o en perspectiva, esquemas y tablas, acompañan a los textos aclarando los conceptos presentados (véase la Figura 6). Algunos capítulos incluyen, a modo de cuadro, una relación de los materiales empleados así como la referencia a la bibliografía o los textos consultados a lo largo del capítulo.

El Astillero
© www.Aramako.com

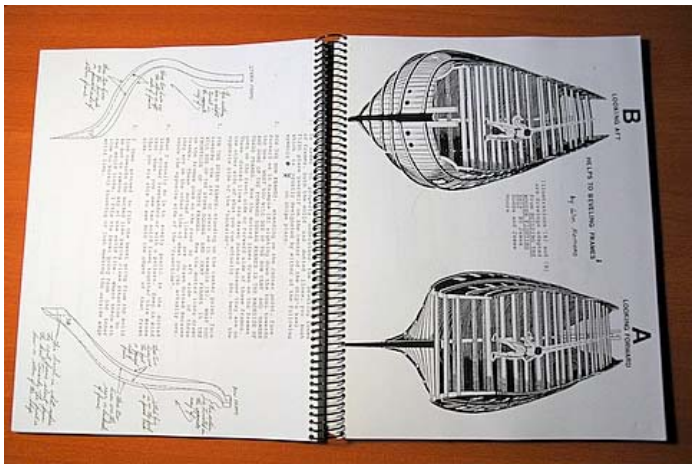


Figura 7. La edición de la obra está realizada en su mayoría con medios modestos: el practicum se suministra como un conjunto de fotocopias en blanco y negro. Algunas partes se han realizado recientemente e incluyen figuras y diagramas realizadas con ordenador.

La impresión general es realmente buena. Por decirlo de algún modo, el practicum se presenta como una colección de instrucciones con un altísimo grado de detalle para la construcción del modelo. Los textos son de un carácter eminentemente práctico, incidiendo en las técnicas y trucos necesarios para conseguir el efecto deseado.

El Astillero
© www.Aranaka.com

Contenido

El practicum se suministra sin planos, que deben ser adquiridos por separado a otra fuente. Sin embargo, lo acompañan un buen número de figuras e ilustraciones procedentes de los planos, que en ocasiones hacen las veces de plantillas para la obtención de las piezas.

El primer tercio de la obra contiene las plantillas necesarias para construir el modelo (véase la **Figura 8**). En realidad se configuran como un complemento a las proporcionadas por el conjunto de planos.

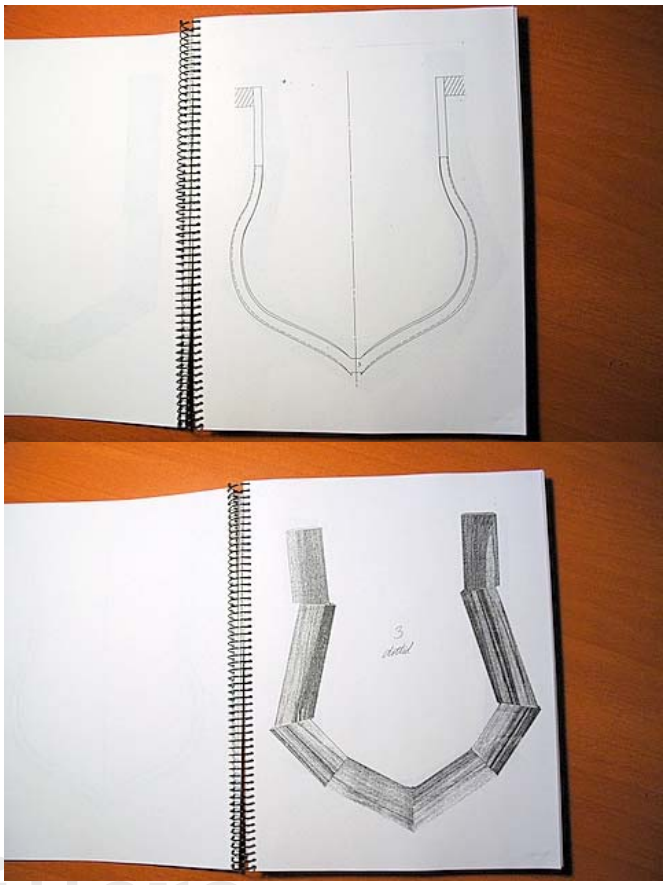


Figura 8. Detalle de las plantillas para la construcción de las cuadernas dobles según los planos de Hahn.

En los primeros capítulos, así como en uno de los apéndices suministrado por separado, se incluye una completa guía dedicada a las herramientas aconsejadas por el autor en base a su dilatada experiencia como modelista y como tutor en la asociación de modelismo anteriormente citada (véase la figura 8).

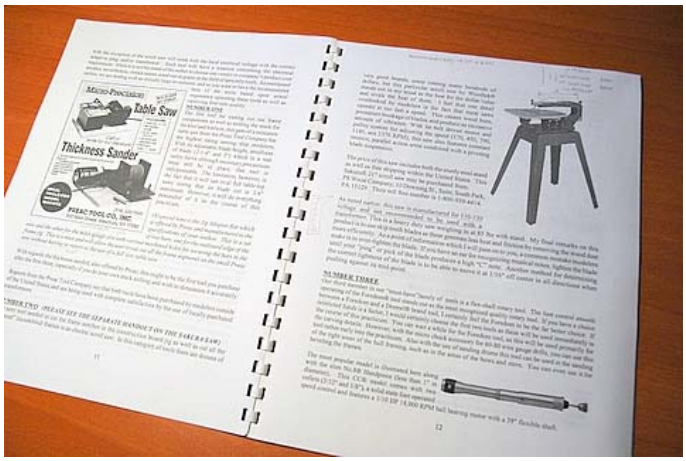


Figura 8. Uno de los apéndices incluye una interesante guía para la selección de las herramientas eléctricas.

Unido al conjunto básico de herramientas eléctricas y manuales de todo tipo se adjunta también una segunda lista ordenada de herramientas eléctricas recomendadas, lo que permitirá al lector estimar el momento y la idoneidad de la compra. Así se incluyen dentro de éstas la sierra circular de mesa, la sierra de vaivén, el eje flexible rotativo y el torno. Los comentarios de Romero sobre modelos concretos, sus características, accesorios, repuestos y aplicaciones nos permitirán formar un criterio para la selección de estas herramientas dentro de la oferta disponible en el mercado.

Del mismo modo se presenta una lista de maderas aconsejadas, indicando para cada una sus dimensiones, la cantidad y su aplicación en el modelo. Entre ellas se encuentran madera de red gum, pau marfin, manzonia, álamo, peral, acebo y limonero. Se indican asimismo las variaciones que pueden realizarse, por ejemplo usando ébano, y se acompaña una tabla de equivalencias con otras maderas. El autor facilita las referencias de varios fabricantes y suministradores que comercializan la madera en lotes ya cortados o bajo demanda. Entre ellos se encuentra el proveedor The Lumberyard 020 (véase la figura 9).

The Lumberyard
for Model Shipwrights
Fine select woods for the hobbyist
Welcome to the Lumber Yard for Model Shipwrights

Figura 9. La captura muestra el portal WEB de The Lumberyard, un proveedor de maderas para la fabricación de modelos [5].

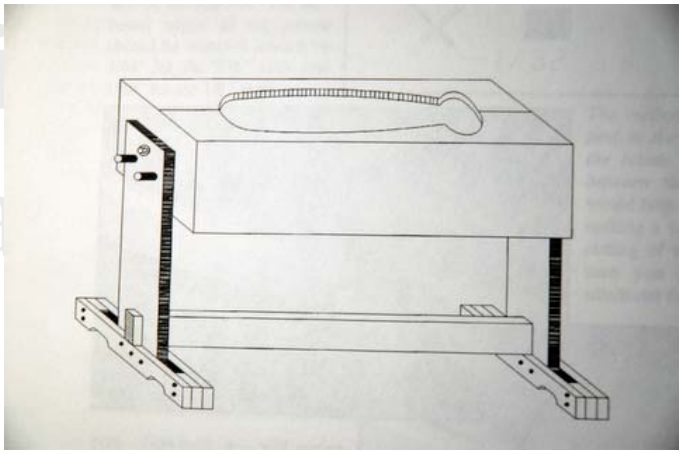
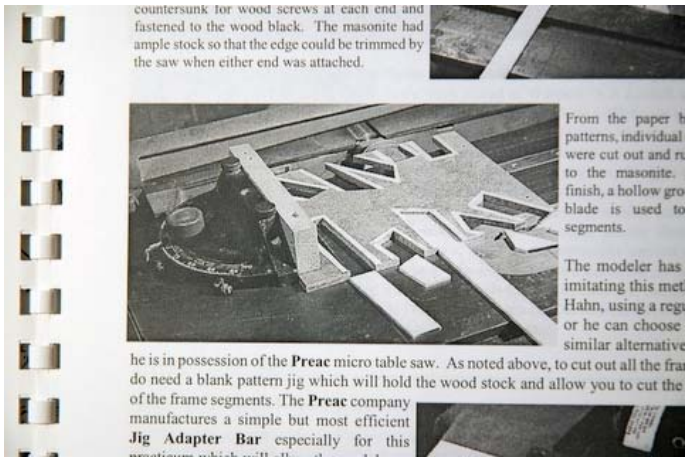


Figura 10. El diagrama muestra una de las propuestas para la realización del soporte durante la construcción del modelo.

Los siguientes capítulos abordan la construcción de la plantilla de Hahn para el corte de las piezas usando la sierra circular, así como las claves y metodología para su uso posterior (véase la Figura). También se detalla la construcción y el montaje del

El Asti
© www.Ara

soporte o cuna que alojará al modelo durante la construcción (véase la Figura). Ambos elementos son característicos del método preconizado por el modelista norteamericano.


countersunk for wood screws at each end and fastened to the wood black. The masonite had ample stock so that the edge could be trimmed by the saw when either end was attached.

From the paper
patterns, individual
were cut out and
to the masonite.
finish, a hollow gro
blade is used to
segments.

The modeler has
imitating this met
Hahn, using a regu
or he can choose
similar alternative

he is in possession of the **Preac** micro table saw. As noted above, to cut out all the fra
do need a blank pattern jig which will hold the wood stock and allow you to cut the
of the frame segments. The **Preac** company
manufactures a simple but most efficient
Jig Adapter Bar especially for this

Figura 11. Plantilla de Hahn para el corte de las maderas usando una sierra circular. Posteriormente las piezas serán encoladas para obtener las cuadernas dobles.

A partir de este momento comienza la construcción del modelo propiamente dicha. Los capítulos sucesivos afrontan la fabricación y el ensamblaje de la quilla con todos sus elementos: quilla, sobrequilla, zapata, roda, tajamar, codaste, dormido, alefriz, etc. Se presenta una proa compuesta por 20 piezas y otra simplificada con tan sólo 12 elementos.

A continuación sigue la preparación de las cuadernas dobles siguiendo el método Hahn de cortado y ensamblado. Los patrones indican las líneas por las que debe hacerse el biselado y se dan instrucciones precisas para este propósito.

El capítulo dedicado a la popa adelanta la dificultad de su montaje, y en particular el ajuste de los yugos. Un buen número de ilustraciones conjetura la manifiesta complejidad de su ejecución (véase la Figura).

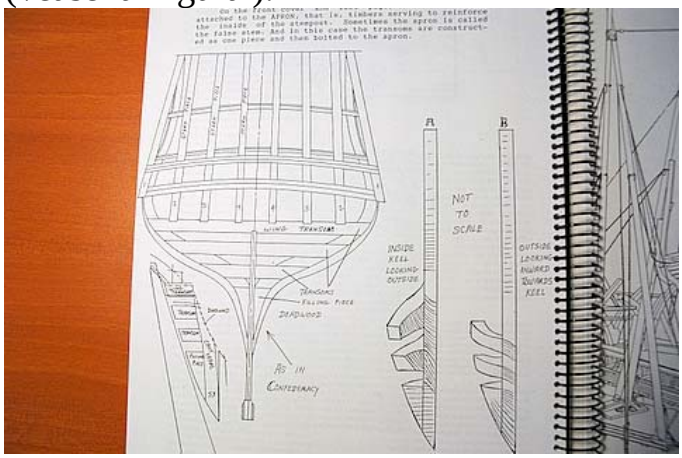


Figura 12. La popa del modelo es un parte delicada que reviste de especial complejidad. La figura muestra la disposición de los yugos.

Las operaciones y el montaje se alternan, de modo que se evita que el modelista se cargue realizando durante un periodo largo de tiempo operaciones repetitivas, como de hecho ocurre durante la preparación de las cuadernas.

Los capítulos dedicados a la talla son altamente explicativos. Para el autor es necesario desarrollar unas habilidades básicas de dibujo previas al intento de cualquier talla. Por este motivo presenta algunos conceptos, poniendo especial hincapié en el esbozo de las figuras humanas y sus proporciones (véase la Figura 13).

El Astillero
© www.aranako.com

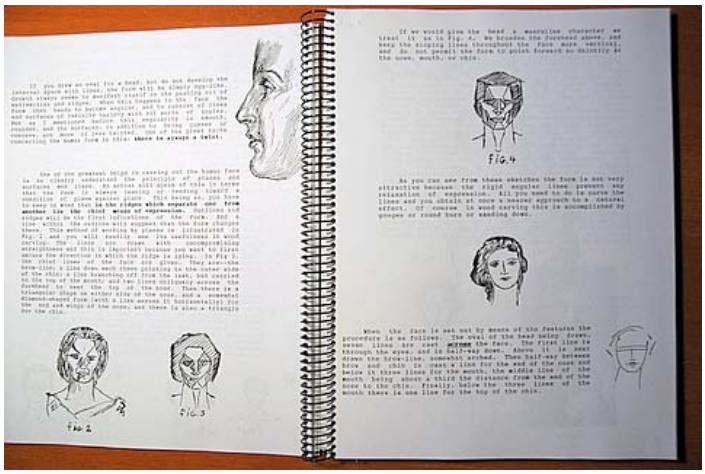


Figura 13. En el capítulo dedicado a la talla se ofrecen unas nociones básicas de dibujo orientadas a la preparación del trabajo.

El método de tallado expuesto se centra en la destreza para determinar las luces y las sombras que afectan a las figuras. El texto introduce la teoría e ilustra con numerosos dibujos la forma de proceder. El modelista deber ser capaz de obtener una figura compuesta por un conjunto de planos, y por tanto con una pluralidad de aristas, que serán la base para comenzar el tallado.

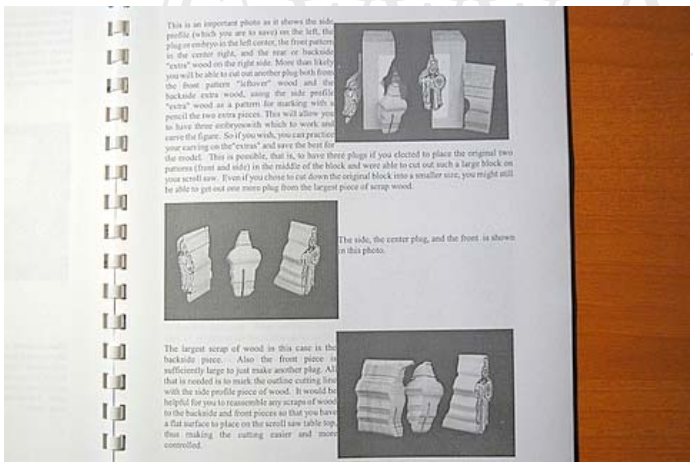


Figura 14. Un apéndice relata paso a paso la metodología para el tallado del mascarón del modelo.

En el bloque principal de la obra encontramos unos capítulos dedicados a la talla del mascarón (véase la figura 14). Adicionalmente, en una separata a modo de apéndice, y encuadernado en canutillo, descubrimos una excelente descripción paso a paso de este proceso con una extensión de 28 hojas.

En sucesivos capítulos, alternados con otros siguiendo la filosofía del curso, se abordarán paulatinamente las tallas correspondientes a brazales, serviolas, jardines, o espejo de popa entre otros.

La interpretación de los planos también es objeto de análisis en el texto. Por este motivo se indica, por ejemplo, cómo pueden obtenerse las dimensiones de los guardatimones realizando la correspondiente proyección.

En ocasiones estos conceptos básicos de dibujo no son bien conocidos por los modelistas, aunque existen algunas referencias bibliográficas al respecto. Así por ejemplo, Edwin Leaf utiliza la técnica del abatimiento para obtener el espejo de popa **[7]** a partir de la proyección facilitada en los planos.

El Astillero
© www.Arrakis.com

Algunos practicum

La tabla a continuación muestran algunos practicum disponibles según la lista en Ship Modeling FAQ [1]:

Autor / Fabricante	Modelos	Dirección
David Antscherl	Swan Class	http://www.swanpracticum.com/
William J. Romero	Confederacy HMS Fubbs HMS Warrior	http://www.shipmodels.8k.com/index.htm
Gilles Korent	Le Gross Ventre Woodstrip Canoe	http://www.bonhrichard.com/
Bob Hunt	Armed Virginia Sloop Duke William USS Constitution Rattlesnake HMS Victory Hannah Bonhomme Richard y otros	http://www.lauckstreetshipyard.com/
Clayton A. Feldman	Lexington	http://groups.yahoo.com/group/lexingtonpracticum/
Lumberyard	Oneida Alvin Clark Lively	http://www.dlumberyard.com/

El Astillero

Referencias

[1]. Ship Modeling FAQ. "*What is a 'Practicum'; what are available?*", http://home.att.net/~ShipModelFAQ/smf-qPracticum.html. Diciembre 2005.
[2]. The Lauck Street Shipyard. "*The College of Model Ship Building*", http://www.lauckstreetshipyard.com/collegecourse.html. Diciembre 2005.
[3]. William J. Romero. "*Welcome to the World of Ship Modeling*", http://www.shipmodels.8k.com/index.htm. Diciembre 2005.
[4]. William Sutherland. "*The Ship-builders Assistant: or some essays towards compleating the art of marine architecture*". 1711.
[5]. The Lumber Yard for Model Shipwrights. http://www.dlumberyard.com/. Diciembre 2005.
[6]. Robert Hunt. "*Romero's Confederacy. A review of the practicum*". The Shipwright's Corner. 2002.
[7]. Edwin B. Leaf. "*Ship Modeling from Scratch*". Págs 23-27. 1994.
[8]. Harold Hahn. "*Ships of the American Revolution and their models*". Naval Institute Press.1988.
[9]. Harold Hahn. "*A Plank-on-Frame Technique*". Ship Modeler's Shop Notes. Meritt Edson. Págs 90-102.
[10]. Jonh O. Kopf, "*What's the difference between 'bread-and-butter', plank-on-bulkhead, and plank-on-frame construction? 'Navy Board', 'Dockyard' and 'Admiralty'?*". Ship Modeling FAQ. http://home.att.net/~ShipModelFAQ/smf-q004.html. Diciembre 2005.

© www.Aranzko.com

[11]. J.I. González-Aller Hierro, C. Apestegui, J. Pla, C. Zamarrón. "Modelos de arsenal del Museo Naval". Lunwerg, 2004. Pág 9.
[12]. Wolfram zu Mondfeld. "*Historic Ship Models*". Sterling 2005. Pág 20.
[13]. Kent Hobson, "*Kent Hobson's Homepage*". http://www.cae.wisc.edu/~hobson/. 2003.
[14]. Charles G. Davis. "*The Built-up Ship Model"*. Dover Publications, 1989.
[15]. Peter Goodwin. "*The Construction and Fitting of the English Man of War, 1650-1850"*. Naval Institute Press. 1987.
[16]. James Lee, "*The Masting and Rigging of English Ships of War, 1625-1860"*, Naval Institute Press, 1984

Continuara...

El Astillero
© www.Aranako.com

50th ANNIVERSARY TALL SHIPS' RACES

Javier Mugarza Calvo

Este año el puerto de A Coruña ha acogido el 50th Anniversary Tall Ships' Races, que es el mayor acontecimiento mundial de grandes veleros, siendo esta la 7ª vez que dicha Ciudad acoge la mencionada Regata. Permanecieron en ella del 7 al 10 de Agosto procedentes de Cádiz

Este año la Regata comenzó el 6 de Julio en el puerto de Saint Malo en Francia y terminó en la Ciudad de Amberes en Bélgica el 22 de Agosto, haciendo escalas en los puertos de Torbay (Inglaterra), Lisboa (Portugal), Cádiz, A Coruña y finalmente Amberes (Bélgica).

Ilustración 1- Jarcia

Desde el año 1956 se ha venido organizando una regata anual de grandes veleros conocida como Tall Ships`Races que fue creada por aficionados de Portugal y del Reino Unido, llamándose el comité organizador Sail Training Internacional. Con estas regatas se pretendía fomentar la amistad y la convivencia de los jóvenes que en ellas participasen, cosa que así ha ocurrido en estos 50 años. En estas regatas se mezclan la belleza de los grandes veleros con la grandiosidad del mar, siendo una aventura inolvidable para los participantes en las que aprenden las dotes de mando con el trabajo en equipo a la vez que crean grandes vínculos y amistades con personas de todo el mundo.

Ilustración 2 - Americo Vespuccio

Por todo esto el ganador y el premio no se le concede al velero más rápido sino al que más ha hecho por fomentar los valores arriba mencionados durante la regata. Son varios premios por los que compiten pero es

el de la amistad el más importante y más perseguido por todos los regatistas.

Las regatas se hacen en aguas europeas desde el Báltico al Mediterráneo y atraen anualmente unos 80 buques escuela de vela, con veleros de hasta más de 100 metros de eslora y con tripulaciones procedentes de más de 30 países con la característica que en la Tall Ships' Races la mitad de cada una de estas tripulaciones de veleros este compuesta por chicos/as comprendidos entre los 15 y los 25 años.

Ilustración 3 - Sagres

Puede que a muchos de los lectores no les suene el nombre de la regata pero si digo que desde los años 70 y durante tres décadas se llamó la Cutty Shark la cosa cambia bastante.

Tengo que resaltar que este año la organización la Sail Training Internacional ha sido nominada por el Premio Nóbel de la Paz en reconocimiento a sus actividades.

Este año se han cumplido 50 años desde que el velero inglés Moyana se proclamase campeón de la primera Regata en la que participaron una veintena de barcos que partieron de Torbay y terminó en Lisboa.

Este año han participado unos 70 veleros y concretamente 66, según el programa oficial de A Coruña dividiéndose dichos veleros en cuatro categorías Clase A, B, C y D.

Clase A: Veleros con aparejo cuadrado y todos los veleros de más de 40 metros de eslora total.

Clase B: Veleros con aparejo tradicional con una eslora total de menos de 40 metros y con una longitud de la línea de flotación de por lo menos 9,14 metros.

Clase C: Veleros con aparejo moderno con una eslora total de menos de 40 metros y con una longitud de línea de flotación de por lo menos 9,14 metros que no compiten con spinnakers.

Clase D: Veleros igual que los de la clase C pero que compiten con spinnakers.

Ilustración 4 - Price William

© www.Aranako.com

En esta ocasión los veleros no solo fueron bien acogidos por A Coruña sino también por los numerosos incendios que había en la provincia como se podrá comprobar por las fotos. La organización en el puerto era perfecta y en todo momento tenías voluntarios por todos los muelles a los que les podías preguntar sobre cualquier duda.

Mi familia y yo que en los últimos años vamos A Coruña adelantamos este año un poco el viaje para poder ver de cerca tan magnífico evento, llegamos el día 6 a la vez que empezaban a atracar en el puerto los primeros veleros, pero no fue hasta el día 7 cuando fuimos al puerto para ver el espectáculo pues ya estaban prácticamente la mayoría atracados.

Ilustración 5 - Vista general

Al entrar al puerto y echar una simple mirada, la visión era espectacular, casi todos los muelles estaban repletos de enormes o pequeños veleros todos ellos engalanados con cientos de banderines, y todo el puerto parecía un bosque de mástiles y jarcias por todas partes.

El primer barco que nos llamó la atención fue el Amerigo Vespucci* de 104,24 metros de eslora perteneciente a la Marina italiana y siendo uno de los barcos de la Academia Naval, navega normalmente con 24 velas y su mástil mayor mide 54 metros. Para fotografiar todas las maravillas que veían nuestros ojos esta vez llevaba preparadas dos cámaras digitales con buen acopio de pilas aunque pronto me di cuenta que mejor hubiera sido una sola digital pero con un buen zoom. No llevaba media hora en el puerto y ya echaba de menos mi cámara reflex de toda la vida con todo tipo de objetivos. Por supuesto que lo primero que hicimos fue subir a bordo del mismo y dar un paseo por toda la cubierta que es lo único que te dejaban visitar, como era el primer día no había mucha gente y tenías cierta holgura para moverte por la misma y para sacar fotos de todo lo que se te ponía por delante. Este trabajo de fotografiar se repitió constantemente en los 5 barcos que pudimos visitar, fotos de las jarcias, de los mástiles de los timones del niño con el timón de la mamá con la campana del velero, de la hija junto al bote salvavidas etc. etc. Enseguida nos llamó la atención tanto en este como en el resto de los barcos que visitamos, lo jóvenes que eran algunos de los tripulantes y cadetes de los barcos. Eran auténticos niños. Ya he indicado más arriba que la mitad de las

astillero
aranako.com

tripulaciones tienen que tener entre 15 y 25 años.

Ilustración 6 - Americo Vespuccio

Una vez visitado el primer barco me dediqué a dar un paseo por todo el puerto sacando fotos de todos los barcos que más me llamaban la atención y conseguir que me echaran el sello del barco en un libro-guía que previamente había comprado el día anterior. De los 66 barcos que venían en la guía conseguí el sello de 25 lo cual no está mal del todo.

Junto al Amerigo se encontraban el polaco Dar Mlodziezy y el portugués Sagres, dos impresionantes y hermosos veleros también de la clase A.

Cuando nos acercamos al Dar Mlodziezy y preguntar al cadete que cuando se podía visitar no nos pudimos aclarar mucho pues hablaba en un cristiano muy raro. De todas formas como íbamos con los hijos que son pequeños y al parecer con algo más de inteligencia que los padres, la hija enseguida nos aclaró que hasta el día siguiente no se podía visitar. Aun así y a pesar de ir tres veces al puerto no lo pudimos visitar en ninguna ocasión pues nunca coincidíamos con el horario.

Ilustración 7 - Dar Mlodziezy

Dando el paseo pudimos ver como dos remolcadores arrastraban al Mir hasta que lo atracaron en el muelle con diversas maniobras. La espera para ver como atracaba fue larga pues desde que lo vimos a la entrada del puerto hasta que llegó pasó casi una hora, la velocidad con la que lo arrastraban era mínima, este barco ruso junto con el Dar Mlodziezy polaco eran los más largos con 108,80 metros y además gemelos. Mientras hacían la maniobra de atraque parte de la tripulación estaba formada en cubierta en el lado de estribor.

Ilustración 8 - Atracando el Mir

El Astillero
© www.Aranako.com

Ya por la tarde también vimos atracar a otro precioso barco, el Stad Ámsterdam de bandera holandesa el cual nos tuvimos que conformar con verlo desde el muelle pues no vimos que tuviera un horario de visitas a la vista y fue una pena ya que por el aspecto que tenía me hubiera gustado mucho subir a bordo.

Ilustración 9 - Stad Amsterdam

De todos los barcos que estaban atracados al parecer tan sólo se podían visitar una decena de ellos y por la tarde pudimos subir al Sagres portugués, y al Lord Nelson inglés. Este último del Reino Unido y 49,81 metros de eslora está preparado para adaptarse a las necesidades de la mayoría de las personas discapacitadas.

El día 8 tocó descanso y volvimos el 9 para seguir sacando fotos y visitar el MIR ruso y el Christian Radich* noruego. Para este barco el primer día se entregaron 180 invitaciones para hacer una visita guiada pero fue imposible pillar ninguna pues daban a razón de tres por persona con lo cual en 10 minutos se terminaron y no quedó más remedio que hacer el paseo por cubierta, aun así no nos decepcionó, ni este ni ninguno de los cinco que visitamos. Por la noche volvió a tocar visita al puerto y aunque la vista en general era bonita tan solo el Sagres portugués estaba adornado con bombillas por todos los mástiles lo cual daba una visión muy espectacular.

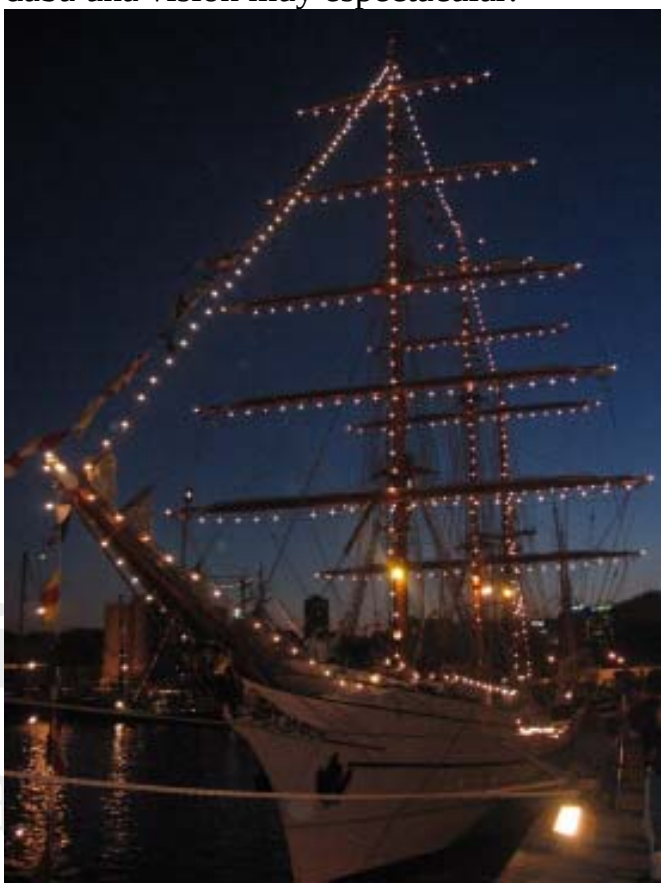


Ilustración 10 - Sagres en la noche

En cuanto a los cadetes tengo que comentaros que los uniformes que se veían como más ostentosos, o por decirlo de otra manera que manejaban mas euros eran los italianos del Amerigo y después quizás los del Dar Mlodziezy polaco y los del Sagres portugués.

Esto también se podía comprobar en el mantenimiento, así por ejemplo desde el primer día que atracó el Americo había tripulación colgada por todo el casco

pintando y retocando cualquier imperfección o deterioro de este durante la travesía. En el MIR ruso no vimos nada de esto aunque el casco necesitase algún que otro brochazo, de todas formas el estado aparente de todos los barcos era más que aceptable.

Ilustración 11 - Mantenimiento en el Americo

De esta visita a A Coruña tan solo me he llevado una decepción al igual que le pasó a mucha gente que estaba visitando el puerto, ¿Dónde atracaba el Juan Sebastián Elcano?

Ilustración 12 - Todo en su sitio

Yo cuando leí en un periódico de mi ciudad el paso de la regata por los puertos de Cádiz y A Coruña había leído que el Juan Sebastián Elcano también participaba, pero sin embargo en el programa oficial de A Coruña no venía y por supuesto que no apareció, es una pena ya que este es uno de los primeros veleros con el que hemos empezado la mayoría de los maquetistas.

Por fin llegó el día de la partida la cual estaba señalada para las 12 del mediodía; hacia las 9 de la mañana había comenzado el desamarre de las embarcaciones y se dirigieron hacia la ría de Ares para realizar la parada naval hasta la hora de la salida. Cuando llegamos a las proximidades de la Torre de Hércules pudimos ver muy a lo lejos los veleros, aunque más que ver casi nos imaginábamos que tenían que estar por allí ya que una de las columnas de humo producida por los incendios y que había permanecido toda la semana en las proximidades del puerto, se dirigía empujada por el fuerte viento justo encima de la parada naval, haciendo casi imposible la visión de los veleros.

Ilustración 13 - Incendios y parada naval

A pesar de todo y cuando se dio la salida fuimos muy afortunados ya que pudimos comprobar que enseguida los

veleros comenzaron a navegar a todo trapo hacia donde nos encontrábamos con lo cual comenzamos a tirar fotos como locos. Los primeros eran el Danmark, el Sagres y el Americo seguidos por el resto de la flota; a pocos metros de donde nos encontrábamos comenzaron a virar a estribor y pudimos verlos delante nuestro por babor durante un largo trecho, hasta que finalmente en otro viraje a estribor, nos enseñaron sus popas y se dirigieron ya a mar abierto, con lo cual dimos por terminadas nuestras jornadas de paseo por el puerto y visitas a los barcos.

Ilustración 14 - Tomando posiciones

Ya en Amberes el velero coruñés Juan de Langara de 18,25 metros de eslora fue el ganador del premio más importante y más codiciado, el Premio de la Amistad.

Ilustración 15 - Mir

Todo aquel que esté interesado en ver este tipo de veleros los podrá ver a estos mismos u otros similares al año que viene en Alicante y Barcelona entre los días 4 y 15 de julio.

Ilustración 16 - A mar abierta

No puedo poneros el nombre de los veleros que permanecieron durante los tres días en A Coruña, pues de los que vienen en la guía algunos se tuvieron que quedar en Lisboa por problemas mecánicos, y otros estaban atracados en muelles a los que no se podía acceder.

© www.Ara

Así que os pondré los que pude constatar que estaban por que los vi, o por tener su sello en mi libro:

Alexander Von Humboldt.
Americo Vespucci
AsgardII
Christian Radich
Danmark
Dar Mlodziezy
Eendracht
Lord Nelson
Mir
Pogoria
Prince William
Sagres
Satd Amsterdam
Etoile Molene
Falken
FarBarcelona
Jens Krogh
Rupel
Bodrum
Esprit
Gedania
Jhon Laing
Ocean Spirit of Moray
Zenobe Gramme
Hansa
Rona II

Feliz singladura para todos.

* Para los muy amantes de alguno de estos barcos , el Christian Radich esta en Constructo por unos 120 euros y el Amerigo en Mantua Model por 760

Bibliografía:
Programa oficial 2006.
www.caixagalicia.es

El Astillero
© www.Aranako.com

LA CAVADA: UN MUSEO, UNA ILUSIÓN, UNA HISTORIA.

Borja Cabellos

Nunca he sido un buen conductor. De hecho, hasta hace poco más de tres años ni siquiera lo era. Es por eso que la perspectiva de meterme un puñado de kilómetros en el cuerpo, como se puede fácilmente comprender, es algo que no me motiva en exceso.

Pero...

Fotografía 1 - Momento de la entrada

Pero siempre hay lugares, eventos y sobre todo, personas, que pueden hacer que hasta un vago recalcitrante como yo (en términos "*automovileros*", que en cualquier otro aspecto rechazo el epíteto) se ponga en marcha.

Fotografía 2 - Colocacion de la pieza en su sitio

Pues esta fue la situación que se dio el fin de semana del 14, 15 y 16 del mes de Julio pasado. En La Cavada, provincia de Santander, se inauguraba no oficialmente, es decir, sin pompa ni boato, pero con ilusión y las ganas de un "por fin", el pequeño pero interesante museo dedicado a la artillería naval, que allí se estaba creando gracias al tesón, esfuerzo y voluntad de un pequeño grupo de personas armados con su ilusión, sus ganas, pocos medios y la capacidad de convencer a otros que si poseen dichos medios, de que recuperar el pasado, conservar y mostrar el patrimonio y disfrutar en el proceso, merece la pena el esfuerzo y, por que no, el gasto..

© www.Astillero.com

Fotografía 3 - Ajuste de la pieza

Como decía, me puse en camino, armado con mi navegador, ya que ni por asomo sabía donde estaba mi destino, pero eso si, con ganas de ver cosas.

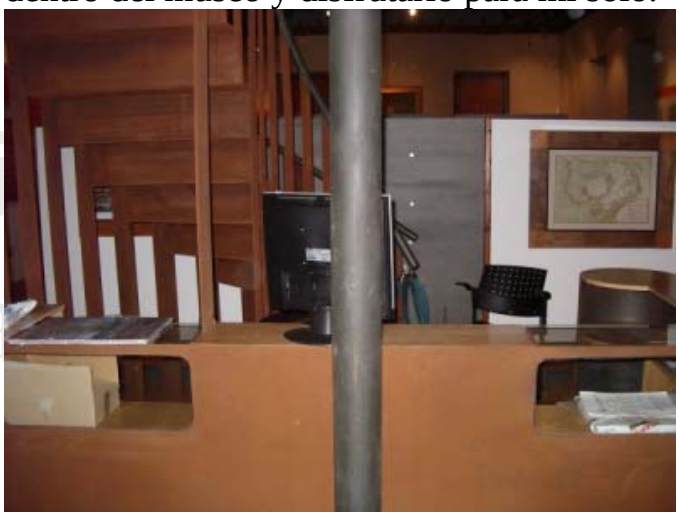
Decir que el viaje fue tedioso fue poco. Pero si he de reconocer que tuve suerte, pues para ser la primera quincena de Julio, con operación salida incluida, y gracias a que mi periplo no empezó en Madrid, sino en Las Rozas, me mantuve en todo momento "por delante de la ola" y no se me dio mal el viaje.

Llegado a la Cavada, me registré en el hostal que Luis Villoslada había tenido a bien reservarme y me fui dando un paseo hasta el recinto del museo, frente a las escuelas, que encontré sin problemas.

Para mi sorpresa cuando llegué estaban tratando de colocar una pieza de artillería en posición vertical en el vestíbulo del museo. Entre las personas que estaban allí estaba el Sr. Maza, otro de los entusiastas de este proyecto. Ellos dijeron que lo estaban "*pinando*".

La verdad es que fue una tarea ardua ya que mover semejante mole de hierro, con cuidado de no romper nada y sabiendo que si se caía no solo iba a destrozar el acceso al museo, sino que podría producir un grave accidente, que se alargó durante unas cuantas horas.

En el ínterin aproveché para colarme dentro del museo y disfrutarlo para mi solo.



Fotografía 4 - Recepcion

Al entrar en el mismo uno encuentra la recepción y las escaleras que permiten subir a una planta superior que no ocupa toda la extensión del museo, sino más bien una cuarta parte y que aunque ahora utilizan de trastero, y que preveo necesitaran en poco tiempo.

El Asti
© www.Ara

Esta zona de recepción puede ser rodeada por ambos lados para acceder al patio principal y único del museo.

Fotografía 5 - Munición

Se trata de una estancia de sección rectangular con ventanales a ambos lados. Bajo estos y adosadas a las paredes se encuentran vitrinas llenas de utensilios para las labores de la fundición, munición empleada en las piezas que allí se fabricaban y diverso material bibliográfico relacionado con la fabrica y su zona.

Fotografía 6 - Utensilios

También pueden verse y deben leerse con detenimiento, diversos carteles con explicaciones de lo que fue la historia industrial de la Cavada y acerca del laboreo en dicha industria.

Para mi sorpresa y alborozo, encontré colgados los cuadros de Carlos Padilla, estupendo pintor de navíos del siglo XVIII.

Fotografía 7 - Cuadros de Padilla Penagos

Este artista se había ofrecido a colaborar con sus cuadros para dar al evento de la inauguración un aire mas cosmopolita aportando una serie de sus marinas.

Aunque algunas de sus obras ya las había visto, hay que reconocer que verlos en vivo y en directo es otra cosa, y que si uno tiene la suerte de hacerlo acompañado del autor, como tuve yo la suerte de hacer al día siguiente, se puede apreciar y admirar como a medida que él progresa en su conocimiento de estos colosos, los cuadros van reflejando más y mas detalles hasta llegara hacerte imaginar como debía ser navegar en esos barcos: las jarcias tensas, la brisa silbando entre ellas, el mar picado y las gaviotas gritando en lo alto...

En el centro del museo y en primer termino se encuentran algunas magníficas

El Astillero
iranako.com

maquetas tanto de las instalaciones que allí hubo, como de algunas zonas de la fabrica, como la fundición o el torno encargado de preparar el ánima de los cañones.

Fotografía 8 - La real fábrica (maqueta)

Detrás de estas maquetas, el quizá más ambicioso proyecto que han acometido: una replica de dos posiciones artilleras en un navío.

Fotografía 9 - Reproducción de batería en construcción

Cuando yo estuve no estaba terminado, pero si daba una idea de lo que semejante maqueta a escala real supondrá. La única pega que hay que poner, y por desgracia no es culpa de nadie, es que el espacio se queda pequeño.

Fotografía 10 - Vista general izquierda

Por lo que me explicaron, montan dos piezas completas (el cañón será realizado en porcelana), y en los extremos se colocan sendos espejos con una ligera inclinación, de forma que cuando uno se asome vea una enorme batería de cañones, en una cubierta dotada de su correspondiente arrufo.

Finalmente detrás de esta espectacular maqueta hay un espacio ocupado en la actualidad por dos barcos que no deberían estar ahí, ya que se trata de una maqueta de plástico de un Victory convertida en un Real Felipe, y en una especie de galeón del siglo XVII abierto por un costado y que obviamente no corresponde a la época ni al lugar.

El Astillero
todoalabordo.com

Fotografía 11 - Vista general derecha

Fotografía 12 - Acceso con la pieza colocada

Me consta que ambos modelos son cesiones de buena voluntad realizadas en tanto el museo adquiere, que ya tiene en cargados y en fase de construcción, algunos navíos que efectivamente correspondan a la época en que la fabrica construyo cañones y que probablemente equiparon esos modelos en preparación, momento en que los existentes no tendrá cabida en el museo.

Al día siguiente por la mañana me presenté en el museo nuevamente donde coincidí con el Sr. Padilla que me hablo de sus cuadros, y tras dar un nuevo vistazo al recinto en compañía de unos amigos que se habían acercado desde Castro, emprendí vuelta a casa, antes de la inauguración oficial que tendría lugar por la tarde y que no era de mi interés.

Es importante reseñar que en el exterior hay una pequeña pero fabulosa colección de piezas de artillería reales, probablemente procedentes de la fábrica de la Cavada, que solo su vista justifica el viaje.

Fotografía 13 - Cañon del 12 en el exterior

El Astillero
© www.Aranako.com

Están las diversas piezas montadas sobre cureñas construidas por carpinteros locales con maderas procedentes de antiguos edificios de la zona ya derruidos y por tanto con edades similares a los cañones expuestos.

Fotografía 14 - Otra de las piezas expuestas

En resumidas cuentas, sirvan estas líneas para elogiar y agradecer a los cuatro "pirados" que han hecho posible la existencia de este museo, con su esfuerzo e ilusión y me consta que en muchos casos luchando con estrechos estamentos oficiales locales, y por tanto que han aumentado el valor del patrimonio histórico de todos nosotros, y especialmente de aquellos a los que nos apasiona el mar, la Armada y su historia.

Fotografía 15 - Obús de grueso calibre

¡Amigos, gracias!

El Astillero
© www.Aranako.com